

# Tutela e prevenzione sui minori anche nell'ambito della sicurezza stradale

Silvia Bruzzone, Luciana Quattrociochi

## 1. Introduzione

La sfida lanciata per la decade sulla sicurezza stradale 2010-2020 propone un ulteriore dimezzamento del numero di decessi da incidenti stradali e la diminuzione del numero dei feriti gravi in Europa e nel mondo. Per il conseguimento di tali risultati sono stati proposti sette obiettivi strategici: migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada; agevolare l'applicazione delle regole; migliorare le infrastrutture stradali; rendere i veicoli più sicuri; promuovere l'uso delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale; migliorare i servizi di pronto soccorso e intervento post-infortunio; proteggere gli utenti della strada più vulnerabili. A seguito della definizione degli obiettivi strategici internazionali per la decade 2011-2020, il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS Orizzonte 2020), predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha stabilito obiettivi nazionali, in particolare, come si cita nel testo del Piano Nazionale, un principio guida nell'azione di miglioramento della sicurezza sulle strade per una categoria particolarmente importante dal punto di vista sociale: i bambini. Il Piano adotta la "vision" di lungo termine "Sulla strada: Nessun bambino deve morire".

## 2. La normativa vigente

**L'art.3, comma 53 bis del Nuovo codice della strada (Legge 29 luglio 2010, n. 120 - Disposizioni in materia di sicurezza stradale)** definisce:

**"Utente debole della strada"** i pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Tra questi ultimi sono annoverati anche i **bambini (0-14 anni)**.

**L'Art. 172 della legge 285/ 1992 e 120/2010 Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini** recita:

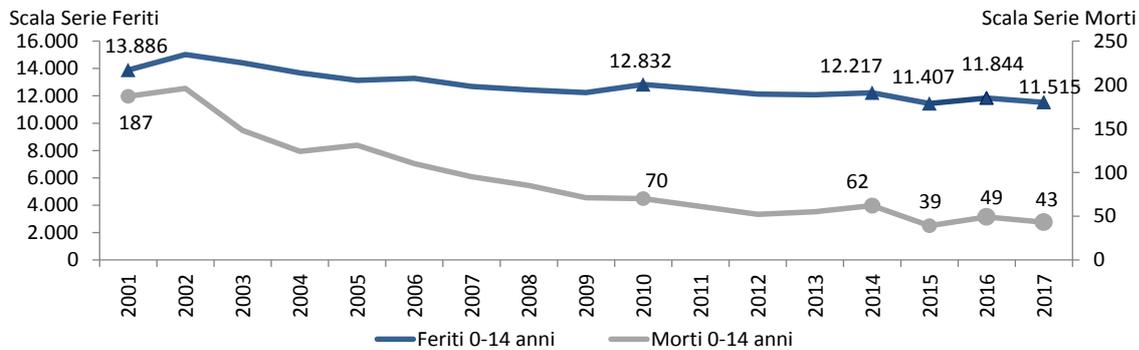
... I bambini di statura inferiore a 1,50 m devono essere assicurati al sedile con un **sistema di ritenuta per bambini**, adeguato al loro peso, di tipo omologato secondo le normative stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conformemente ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alle equivalenti direttive comunitarie.

## 3. I risultati

Nonostante l'attenzione per questa categoria di utenti della strada sia molto alta, l'Italia si sta avvicinando lentamente all'ambizioso obiettivo di "vision zero" per la mortalità sulle strade dei bambini.

Per le **vittime** di 0-14 anni i risultati non sono confortanti, sebbene i morti diminuiscano di 6 unità nel 2017 rispetto al 2016 (43 in tutto), è ancora lontano l'obiettivo di "vision zero" stabilito nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2020. Tra 0 e 9 anni la var% 2017/2016 è pari a 0.

**Feriti e morti in incidente stradale. Bambini tra 0 e 14 anni. Anni 2001-2017 (valori assoluti)**



Fonte:

Rilevazione Istat degli incidenti stradali con lesioni a persone

La percentuale di vittime di bambini tra 0 e 4 anni sul totale bambini 0-14 anni, aumenta da 19,3% a 20,9% tra il 2001 e il 2017.

I bambini tra 10 e 14 anni rappresentavano il 53,5% delle vittime nel 2001, sono il 41,9% nel 2017. Anche la proporzione di vittime di 5-9 anni sale da 27,3 a 37,2%.

Per i feriti la composizione percentuale per età varia nel tempo con proporzioni pressoché analoghe a quelle delle vittime.

La variazione % delle vittime rispetto al 2001 e 2010, anni di benchmark per le decadi sulla sicurezza stradale, mostra come i guadagni per la classe 0-4 anni siano significativamente più contenuti per i feriti, rispetto alle altre classi di età tra 0 e 14 anni e al totale generale. Migliore la situazione tra il 2017 e 2016.

La percentuale di vittime tra 0 e 14 anni sul totale complessivo decresce nel tempo (da 2,6% a 1,3%), ma aumenta il peso dei feriti da 3,7% a 4,7%)

Il numero di vittime tra 0 e 14 anni per milione di abitanti è tendenzialmente decrescente nel tempo, presentando però evidenti oscillazioni. Il 2014 e 2016, ad esempio, sono stati anni negativi per il quale il tasso di mortalità aveva ripreso a crescere.

Il tasso di lesività mostra una situazione più costante nel tempo ed una evidente stagnazione negli ultimi anni.

La percentuale di vittime in incidenti stradali tra 0 e 9 anni si concentra su **strade extraurbane**, più spesso come passeggeri di autovetture.

Per le vittime tra 10-14 anni è evidente un **maggiore rischio per incidenti in città**. In questa fascia di età sono inclusi anche i conducenti di ciclomotori o biciclette e pedoni. La percentuale dei feriti è, invece, più elevata sulle **strade urbane**.

La percentuale di feriti gravi tra 0 e 9 anni è pari a 1,4% sul totale dei feriti (tutte le età) (*elaborazione su schede di dimissione ospedaliera – Ministero Salute*). Il numero di feriti risulta più elevato, in termini assoluti, per i bambini di 0-4 anni.

Ponendo ancora l'attenzione sulla sicurezza stradale dei bambini tra 0 e 14 anni, è rilevante notare che tra i passeggeri, nel 2017, si contano 25 vittime e oltre 8mila feriti in incidenti stradali. Si registra, inoltre, che **il 26% dei morti e feriti tra 0 e 9 anni si trovava sul sedile anteriore del veicolo al momento dell'impatto**.

Secondo l'art. 172 del Codice della strada, i bambini di età superiore ai tre anni possono occupare un sedile anteriore solo se la loro statura supera 1,50 m. Si ritiene plausibile che per la fascia di età 0-9 anni non si superi la statura indicata come limite per l'utilizzo del sedile anteriore.

Le circostanze di incidenti stradali con lesioni a persone che coinvolgono bambini tra 0 e 14 anni sono prevalentemente legate:

- ✓ alla **distrazione (18,8%)**;
- ✓ alla **violazione delle norme di sicurezza (14,9%)**;
- ✓ alla **velocità (11,4%)**.

Parlando di utilizzo dei dispositivi di sicurezza, è doveroso citare il **Sistema di sorveglianza su strada dell'uso dei dispositivi di sicurezza attuato nell'ambito del progetto Ulisse**, condotto dall'Istituto Superiore di Sanità in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La rete di rilevazione ha consentito di disporre di osservazioni sull'uso delle cinture di sicurezza anteriori, cinture di sicurezza posteriori, casco sulle due ruote motorizzate, **seggolini per bambini** e cellulare alla guida provenienti da 19 città distribuite su tutto il territorio nazionale che interessano una popolazione residente di oltre 9 milioni di abitanti, pari al 14,8% della popolazione italiana. Le rilevazioni sono state effettuate in zona Urbana Centrale, Urbana Periferica e in alcuni casi anche Extraurbana.

Nella tabella seguente alcuni rilevanti risultati riferiti all'anno 2015.

**Anno 2015** Tabella 1. Prevalenze medie d'uso dei dispositivi per macroarea

Macroarea	Casco	Cinture anteriori	Cinture posteriori	Seggiolini	Cellulari
Nord	99,9%	79,0%	18,7%	59,1%	6,8%
Centro	99,8%	63,7%	9,7%	40,2%	3,3%
Sud e Isole	93,6%	31,7%	3,7%	16,7%	5,6%
<i>Italia</i>	<i>98,3%</i>	<i>61,2%</i>	<i>11,5%</i>	<i>41,2%</i>	<i>5,2%</i>

Infine, la sicurezza dei bambini in auto è anche al centro di un nuovo disegno di legge che obbliga l'installazione di dispositivi anti abbandono dei minori in auto. Si tratta di sensori al seggiolino o sul sedile, o sensori incorporati nei sistemi di ritenzione. Purtroppo il fenomeno dell'abbandono dei bambini in auto è un pericolo importante per tutto il mondo occidentale. Dimenticarsi il bambino a bordo non è una semplice distrazione o noncuranza dei genitori, ma un fenomeno psicologico studiato e non ancora risolto.

#### **4. Alcune considerazioni conclusive**

Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS Orizzonte 2020) adotta la “*vision*” di lungo termine “Sulla strada: Nessun bambino deve morire”.

Nonostante l'attenzione per questa categoria di utenti della strada sia molto alta, l'Italia si sta avvicinando lentamente all'ambizioso obiettivo di “*vision zero*” per la mortalità sulle strade dei bambini.

Uno «warning» è rappresentato dall'aumento della percentuale di vittime di bambini tra 0 e 4 anni sul totale bambini 0-14 anni, da 19,3% a 20,9% tra il 2001 e il 2017.

I bambini (0-14 anni) vittime di incidenti stradali sono più spesso passeggeri di autovetture e su strade extraurbane. Molto elevata, però, la percentuale di feriti in città.

Per raggiungere l'obiettivo di lungo periodo *vision zero* per le vittime di bambini sulle strade, occorre una maggiore sensibilizzazione alla cultura della sicurezza stradale e al corretto uso dei dispositivi di sicurezza, adeguati all'età e al loro peso, anche se in città e si effettuano piccoli spostamenti.

Per il raggiungimento dell'obiettivo, occorre un approccio integrato, basato su soluzioni efficaci, efficienti e innovative.